SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 44 minutos.)

-La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a directivos del Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo del Uruguay: su Presidente, Daniel Balbiani; su Secretario, Gustavo Scanni y su Tesorero, Fernando Rojo, quienes nos han solicitado una audiencia. En la nota que nos enviaron nos han adelantado algo de su planteo.

Con mucho gusto, entonces, los recibimos y escuchamos.

SEÑOR SCANNI.- En primer lugar, quiero agradecer a los señores Senadores que nos hayan recibido en un tiempo tan breve para escuchar nuestras inquietudes y problemas porque, a veces, se nos hace muy difícil llegar hasta aquí.

Ceprotur es una gremial que se fundó hace unos 20 o 25 años y que está integrada por unas 250 o 300 empresas que abarcan parte del país, no todo, justamente estamos tratando de llegar a más lugares.

Tenemos una inquietud importante a raíz de que se han otorgado grandes beneficios, y otras cosas que han pasado, que nos están perjudicando. Cabe destacar que nuestro sector es abierto, lo que quiere decir que cualquier uruguayo puede dedicarse a lo que nosotros hacemos. Esto es algo que consideramos perfecto, pero el problema es que la situación se ha desvirtuado por muchas causas. Siempre fueron pocas las empresas de turismo que pudieron traer ómnibus cero kilómetro debido a los costos y los tipos de garantías que se exigían, aspectos que eran bastante prohibitivos para las pequeñas y medianas empresas, que somos la mayoría. Como consecuencia, siempre hicimos la recepción de los vehículos de línea desafectados. El ejemplo más claro es el de los ómnibus de larga distancia que, luego de cumplir su ciclo en las empresas de transporte, eran vendidos, nosotros los comprábamos, reacondicionábamos y hacíamos turismo con ellos. Esta situación continúa hasta el día de hoy.

Después de conversaciones que mantuvimos con representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, llegamos a la conclusión de que cualquier uruguayo puede acceder a una empresa de turismo, porque se trata simplemente de comprar un ómnibus, inscribirse en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y comenzar con la actividad. Cuando se lleva a cabo correctamente ¡bravo!, pero el problema está cuando sucede lo contrario.

Por todos los beneficios que reciben actualmente las empresas de línea -sobre lo que no estamos en contra porque redunda a favor de la población, ya que el costo y el servicio son mejores- están renovando las unidades mucho antes. Basta con ir a la Terminal Tres Cruces para observar que, prácticamente, no existen ómnibus del año 2005 para abajo. Hace unos años el Ministerio puso como traba para las nuevas empresas que se quisieran inscribir, la obligación de tener ómnibus o micros de menos de quince años de antigüedad. Pero, ¿qué pasa? Hoy las empresas están renovando ómnibus más nuevos. Por estudios que realizó el Ministerio de Transporte y obras Públicas, estas empresas absorbían el costo de lo que valía el vehículo en aproximadamente ocho años; se calculaba que en ese lapso se desquitaba la inversión, pero en la actualidad eso ocurre mucho antes. Creemos que por los kilómetros que hacen, cualquier empresa de línea que compre un vehículo desquita su valor en cuatro o cinco años. Entonces están renovando su flota continuamente cosa que nos parece bien, pero eso se está volcando -como siempre- al turismo, dando más posibilidades a la creación de nuevas empresas.

La cantidad de gente que pueden transportar las empresas de turismo nacional e internacional es igual, o menor, que hace diez años atrás. Esto se debe a que, evidentemente, el parque automotor ha crecido inmensamente, entonces una familia en vez de hacer una excursión con nosotros, opta por hacerlo en su auto, ya que les sale más barato que con nosotros. Por otra parte, el boleto de las empresas de línea regular que van al interior del país está, entre comillas, «más barato» de lo que tendría que estar. Esto hace que las posibilidades del turismo vayan decayendo.

Como hemos dicho, vemos que se está incrementando la cantidad de empresas nuevas que se registran. ¿Qué está pasando? Las empresas de línea ya desquitaron el precio del vehículo, lo cambian por un ómnibus que, en realidad, gasta menos y cobran más subsidio. Ese es otro aspecto que queremos abordar, pero no vamos a mezclar los temas.

Como dije, se están creando nuevas empresas con mínimos capitales. Digo esto, porque las empresas de línea ya pagaron esos ómnibus y, por lo tanto, no les interesan más. Hoy en día, con una entrega mínima, con la que se puede comprar un auto, cualquier uruguayo puede adquirir un ómnibus y comenzar a realizar nuestra tarea. Lo que sucede es que, generalmente, se realiza mal, lo que va en perjuicio del usuario y de los transportistas de turismo que, desde hace muchos años, nos dedicamos al rubro.

Hemos tenido intenciones de hablar con las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre esta normativa, pero no lo hemos logrado. Por ejemplo, hemos pedido para hablar con el señor Felipe Martín y nos han derivado a Directores o Subdirectores a quienes les hemos hecho el planteamiento. Esta es una inquietud real y ellos lo saben.

La cantidad de gente que hay para transportar es la misma o, incluso, menor que antes, pero el hecho de que existan cada vez más empresas de turismo va a terminar creando un factor negativo que podría llevar al cierre de algunas de las que ya están instaladas. Nosotros, que somos pequeñas y medianas empresas tenemos empleados y, quizá, tengamos que empezar por ellos. En fin, no creemos que sea algo positivo.

Concretamente, estamos pidiendo el cierre de los registros, por lo menos, durante un año. Según nuestros cálculos, la agremiación que representamos tiene una disponibilidad de entre 15.000 y 20.000 asientos, divididos entre miniómnibus, micros y ómnibus grandes; es una cantidad importante.

En otros momentos, las empresas de servicio regular contrataban nuestros servicios, cosa que hoy no sucede porque todos trajeron nuevos ómnibus y encima tienen exceso de vehículos, vehículos ociosos.

Justamente, recién pasé por el garaje de Turil y encontré 30 o 32 ómnibus parados que seguramente saldrán el fin de semana. Al tener personal de guardia y los ómnibus parados -no hablo ya del caso particular de Turil, porque no lo hace- optan por otra de las cosas que nos perjudican, que es la competencia desleal de las empresas de línea regular. Somos nosotros los que estamos subsidiando el gasoil que ellas usan: mientras que pagamos un gasoil a $ 39,40, las empresas de línea regular reciben el beneficio de la devolución de ese gasoil que nosotros pagamos. Así, pues, nos encontramos con la competencia que ellas realizan. Esto es algo que desestimula porque pasa a todo ámbito. Sucede que hoy tienen los mejores ómnibus, el combustible más barato y salen a competir con los servicios que cubríamos nosotros. Como dije, subsidiamos el gasoil de estas empresas para que compitan con nosotros. Además, ellas adquieren los ómnibus con créditos blandos, a sola firma -de acuerdo con los subsidios que cobran- y con garantías cero cuando nosotros tenemos que hipotecar hasta nuestros hijos para poder comprar uno. Consideramos que esto es muy desparejo y malo para el funcionamiento de nuestras empresas, porque hay empresas nuevas que se crean, más las de línea que salen a competir con nosotros.

Más allá de que no nos gusta apuntar a ninguna empresa, en estos momentos nos encontramos en una situación límite y, por eso, vamos a dar algunos ejemplos muy claros de licitaciones públicas que se han llevado adelante. Citemos el caso del Mides, que es el que pide más ómnibus. Las últimas cuatro o cinco licitaciones a las que tuvimos posibilidad de presentarnos fueron por dieciséis viajes, a Melo, Tacuarembó, etcétera. Entonces, cuando vimos el resultado de la licitación anterior, que fue similar, advertimos que diez se adjudicaron a Turismar; cuatro a Rutas del Sol; otras a Copsa, etcétera, y solo uno a una empresa de Montevideo que debía realizar un viaje dentro de la ciudad. Entonces, ¿qué podemos hacer frente a esto?

Por eso pedimos que se cierren por un tiempo las inscripciones de nuevas empresas en el Ministerio, así podemos ordenar bien la cancha y ver cuántos somos. Creemos que para la demanda

que hay, somos demasiados.

Aclaro que trato de ser breve porque sé que el tiempo de los señores Senadores es limitado.

SEÑOR PENADÉS.- Quedó clarísimo cuál es la situación.

SEÑOR SCANNI.- Es preocupante la competencia desleal de los servicios regulares. El Ministerio aduce que con el gasoil subsidiado no se hace lo que hemos dicho aquí, pero esa no es la realidad; nuestro país es muy chico, todos sabemos cómo se manejan las empresas, pues en todas tenemos amigos. Lo cierto es que nosotros salimos con un gasoil a $ 40 y las empresas salen con un gasoil a $ 20; ellos traen un ómnibus cero kilómetro firmando un papel y nosotros para poder adquirirlo tenemos que empeñar la casa y algo más. Por supuesto que quisiéramos tener ómnibus nuevos -no somos amantes de ómnibus viejos- pero en los hechos no podemos hacerlo porque el Gobierno no nos da garantía y no nos defiende en nada.

Por suerte, después de quince años parece que se llegó a un arreglo en el siguiente sentido. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas -que es el que nos dirige- permitía que nuestros vehículos tuvieran una antigüedad máxima de 25 años y el Ministerio de Turismo, por su parte, fijaba quince. Estamos hablando de una misma ley, que fue firmada por los dos Ministerios. Eso lo peleamos durante quince años, hasta que la actual Ministra accedió a que la antigüedad fuera de 25 años.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Tienen idea de cuántas empresas se dedican a este rubro?

SEÑOR SCANNI.- Los socios de Ceprotur son alrededor de 300, y representamos el 40% o 45%. Hay que tener en cuenta que parte del interior, e inclusive de Montevideo, no está cubierta.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Habrá unos 600 o 700 empresas?

SEÑOR SCANNI.- Así es. En el interior, a diferencia de Montevideo, la situación está un poco más regulada de acuerdo a las necesidades. Se ven muchos ómnibus nuevos porque, en general, se trata de empresas que tenían -o tienen- sus líneas y, como se vieron beneficiadas por los subsidios, trajeron ómnibus nuevos. Esas mismas empresas hacen excursiones de turismo. Eso lo vemos bien y creemos que se regula bastante bien. Allí no hay excesos, como sí los hay en Montevideo y en el área metropolitana.

SEÑOR PENADÉS.- En definitiva, aquí se nos está planteando cuatro problemas. Primero, el ingreso a la plantilla de empresas producto de un abaratamiento en el costo de los ómnibus que estimula a que se abran empresas de turismo que no ofrecen todas las garantías en cuanto a brindar un servicio eficiente.

Segundo, una supuesta -lo digo así porque deberíamos confirmarlo, aun cuando no tenemos por qué dudar- competencia desleal de las empresas de transporte de pasajeros que, al tener un plus de ómnibus sin utilizar, salen a competir deslealmente -producto del precio del gasoil- en las actividades que ustedes realizan, es decir, organización de excursiones, paseos, etcétera.

Tercero, la necesidad de un registro; para que eso se ordene, proponen suspender el ingreso de nuevas empresas hasta visualizar bien cuál es la situación.

Y el cuarto problema se relaciona con el tratamiento desigual que hoy el Gobierno da a las empresas de transporte colectivo de pasajeros -para que puedan cumplir con su misión- y a las empresas de transporte de turismo, que ustedes representan.

SEÑOR SCANNI.- Así es.

SEÑOR PENADÉS.- Por mi parte, señor Presidente, propongo enviar la versión taquigráfica de lo actuado en esta instancia a los Ministerios de Turismo y Deporte y de Transporte y Obras Públicas, además de invitar a las jerarquías de ambas Carteras a fin de que nos den su opinión sobre el tema.

Creo que aquí lo más racional sería establecer una mesa de trabajo entre quienes hoy nos visitan y las autoridades respectivas de los Ministerios de Turismo y Deporte y de Transporte y Obras Públicas, para armar una reglamentación que debería estar establecida.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo.

Por mi parte, quisiera saber si se ha planteado la situación ante los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Turismo y Deporte.

SEÑOR SCANNI.- Evidentemente, sí. No queremos abusar del tiempo de los señores Senadores, pues creemos que hay otras cosas que son mucho más importantes. De todos modos, lo que pedimos es algo muy obvio desde el punto de vista del sentido común; ya lo hemos planteado y, sin embargo, como dijimos, estuvimos esperando quince años para que los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Turismo y Deporte se pusieran de acuerdo en una ley que firmaron. Hace tiempo que venimos realizando este planteo, pero solo hemos recibido negativas; se ha hecho oídos sordos o se nos ha dicho que se nos va a contestar después. El tiempo pasa. En lo personal, he señalado que esto puede crear un problema a las empresas de líneas regulares y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es el dueño de las líneas. Si todo sigue igual, ¿qué va a pasar cuando tengamos mil empresas de transporte de turismo dentro de Montevideo o en las afueras, con ómnibus que pueden trabajar perfectamente? ¿Con quién van a competir? Con las empresas de línea regular. Legalmente tenemos posibilidades de competir, pero en realidad sería una competencia disfrazada. Podemos hacerlo; quizás no lo haríamos directamente, no saldríamos de Tres Cruces, pero podríamos hacer cosas, y la verdad es que no queremos llegar a eso.

En definitiva, si la presente situación persiste y se intensifica van a generarse problemas, porque la gente tiene que comer, y aquel que invirtió dinero, a fin de mes tendrá que pagar al BPS y a la DGI, o sea que deberá generar su propio trabajo. Justamente, a diferencia de las empresas de línea, cuyos clientes están cautivos en el sentido de que no tienen otra posibilidad que esperar el ómnibus de línea que pasa por determinado lugar, nosotros tenemos que generar nuestro trabajo.

En definitiva, estamos tratando de evitar un problema más grave.

Dijimos que las empresas de transporte de turismo no nos sentimos defendidas. Es muy fácil darse cuenta de esa realidad. Todos los años llegan a nuestro país -gracias a Dios- muchísimos cruceros; vayan los señores Senadores al puerto y vean cuántos ómnibus de turismo hay allí, esperando pasajeros. Casi todos los ómnibus son de líneas regulares. Con suerte, a veces podemos nosotros hacerles algún viaje a ellos en la línea regular.

SEÑOR PRESIDENTE.- Procederemos tal como sugirió el señor Senador Penadés y los tendremos al tanto.

Les agradecemos su presencia.

SEÑOR SCANNI.- Gracias a ustedes.

Tenemos sede propia, así que les dejamos todos nuestros datos y les agradeceríamos que, si fuera posible, nos hicieran llegar la versión taquigráfica de la sesión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con mucho gusto.

(Se retiran de Sala los directivos del Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo del Uruguay.)

-Los dos asuntos entrados que tenemos ya han sido repartidos.

Pasamos ahora a considerar la Carpeta Nº 1492/2014.

Se trata de un proyecto de ley -remitido por la Cámara de Representantes- por el que se designa con el nombre «Yaguatirica» el puente ubicado sobre el arroyo Yaguarí, Paso de los Moirones, en la Ruta Nacional Nº 27, departamento de Rivera.

Si no se hace uso de la palabra, se pasa a votar.

(Se vota:)

-4 en 4. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR PENADÉS.- Propongo que se designe al señor Presidente de la Comisión como Miembro Informante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota:)

-4 en 4. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Por último, restaría considerar el proyecto de ley por el que se designa con el nombre «Carlos Páez Vilaró» el Aeropuerto Internacional de Punta del Este.

SEÑOR PENADÉS.- Aquí tenemos un lío, porque el aeropuerto está ubicado en un lugar que ya tiene nombre; me refiero a la Base Aeronaval «Capitán de Corbeta Carlos A. Curbelo».

SEÑOR PRESIDENTE.- De todos modos, la Base podría continuar con ese nombre y el aeropuerto ser denominado con el nombre propuesto.

SEÑOR PENADÉS.- Efectivamente. Una cosa es el edificio y otra, distinta, el predio donde se encuentra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estoy de acuerdo. De todos modos, haremos las consultas pertinentes a los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Turismo y Deporte.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Es la hora 15 y 7 minutos.)